第　９　次

川崎市交通安全計画

（平成２３年度～平成２７年度）

川崎市交通安全対策会議

ま　え　が　き

本市では昭和 46 年以降、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）に基づく「川崎市交通安全計画」を策定し、国や県及び関係機関等との密接な連携のもと、８次にわたる総合的な交通安全対策を推進してきた。

市内の交通事故状況の推移では、死者数については、平成 22 年は 29 人で前年比 8 人増となったが、平成 21 年には 21 人と、計画策定以来も最も低い水準となるなど、平成 19 年以降４年連続して「第８次川崎市交通安全計画」の年間の 24 時間死者数を 32 人以下とする目標を達成した。

また、人身交通事故発生件数についても、平成 12 年の 8,425 件をピークに平成 22 年には 4,852 件と、平成 13 年以降 10 年連続して減少している。これは、これまで実施してきた交通事故対策には一定の効果があったものと考えられる。

ただし、依然として平成 22 年には全国で 4,863 人（前年比 51 人減）、神奈川県内でも 182 人（前年比 6 人増）の尊い命が交通事故で失われており、社会的・経済的にも甚大な損失が発生していることからも、交通安全対策は国や県、関係民間団体等だけでなく、市民一人ひとりが全力を挙げて取り組まなければならない重要な課題として捉えるとともに、今後も交通事故のない社会を目指して諸施策を推進していかなければならない。

このたび、川崎市交通安全対策会議では、交通安全対策基本法第 26 条第 1 項の規定に基づき、平成 23 年度から平成 27 年度までの 5 年間に市域において取り組むべき陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定めた「第 9 次川崎市交通安全計画」を策定した。

本計画は、国が定めた「第 9 次交通安全基本計画」に基づき作成された「第 9 次神奈川県交通安全計画」を踏まえて、市域における特徴ある交通環境や地域実態に即して策定したものであり、悲惨な交通事故を一件でも減らし交通事故のない安全な社会の実現を目指すものである。

※　付記

本計画では、国及び国の関係機関等が所轄する「海上交通の安全」、「航空交通の安全」に関する事項と、神奈川県・県警本部等、県の関係機関が所轄する事項は除いてあるので、これらの事項は国及び県の策定した計画を参考とされたい。

目　　次

計画の基本的考え方 1
第１章　道路交通の安全
第１節　道路交通事故のない社会を目指して
Ⅰ　道路交通事故の推移と現状 3
　１　交通事故の推移
　２　交通事故の現状
Ⅱ　交通安全計画における目標 4
第２節　道路交通安全についての対策
Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点
　１　高齢者及び子どもの安全確保 5
　２　歩行者及び自転車の安全確保 5
　３　生活道路及び幹線道路における安全確保 6
　４　市民との連携・協働 6
Ⅱ　交通安全の施策
　１　道路交通環境の整備 7
　　(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備 7
　　ア　生活道路における交通安全対策の推進
　　イ　通学路等の交通安全施設の整備
　　ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
　　エ　無電柱化の推進
　　(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 8
　　ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進
　　イ　事故危険箇所対策等の推進
　　ウ　重大事故の再発防止
　　エ　適切に機能分担された道路網の整備
　　オ　改築等による交通事故対策の推進
　　(3) 交通安全施設等整備事業の推進 10
　　ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
　　イ　幹線道路対策の推進
　　ウ　交通円滑化対策の推進
　　エ　道路交通環境整備への住民参加の促進
　　オ　連絡会議等の活用による関係機関の連携
　　(4) 自転車利用環境の総合的整備 11
　　ア　自転車走行空間の整備
　　イ　自転車駐車場の整備
　　ウ　協議会の開催による総合的かつ計画的な整備の推進

(5) 交通需要マネジメントの推進 11
ア　公共交通機関利用の促進
イ　自動車利用の効率化
(6) 災害に備えた道路交通環境の整備 12
(7) 総合的な駐車対策の推進 12
ア　秩序ある駐車対策の推進
イ　駐車場等の整備
ウ　違法駐車締め出し気運の醸成・高揚
(8) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 13
ア　道路占用の適正化等
イ　子どもの遊び場等の確保
ウ　道路法に基づく通行の禁止又は制限
2　交通安全思想の普及徹底 13
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 14
ア　幼児に対する交通安全教育
イ　小学生に対する交通安全教育
ウ　中学生に対する交通安全教育
エ　高校生に対する交通安全教育
オ　成人に対する交通安全教育
カ　高齢者に対する交通安全教育
キ　障害者に対する交通安全教育
ク　外国人に対する交通安全教育
(2) 効果的な交通安全教育の推進 18
(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 18
ア　交通安全市民総ぐるみ運動の推進
イ　高齢者事故防止運動の推進
ウ　自転車の安全利用の推進
エ　二輪車事故防止運動の推進
オ　飲酒運転根絶運動の推進
カ　全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
キ　チャイルドシートの正しい使用の徹底
ク　反射材の普及促進
ケ　効果的な広報の実施
コ　その他の普及啓発活動の推進
(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 22
ア　自家用自動車関係団体の育成指導
イ　事業用自動車関係団体の指導支援
ウ　地域交通安全推進団体の指導支援

エ　各種団体等の交通安全活動の支援
オ　関係機関、団体等が一体となった交通安全活動推進体制の強化
(5) 住民の参加・協働の推進 22
3　安全運転の確保 23
(1) 交通労働災害の防止等 23
ア　交通労働災害の防止
イ　運転者の適正な労働条件の確保
(2) 道路交通に関する情報の充実 23
危険物輸送に関する情報提供の充実等
(3) エコドライブ等の推進 23
4　道路交通秩序の維持 24
(1) 暴走族対策の強化 24
ア　神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例及び基本指針の普及啓発
イ　暴走族追放気運の高揚及び学校等における青少年の指導の充実
ウ　暴走行為をさせないための環境づくり
エ　車両の不正改造の防止
5　救助・救急活動の充実 25
(1) 救助・救急体制の整備 25
ア　救助体制の整備・拡充
イ　救助・集団救急事故体制の整備
ウ　心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発の推進
エ　救急救命士の養成・配置等の促進
オ　救助・救急用資機材の整備の促進
カ　消防ヘリコプターによる救急業務の推進
キ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実
ク　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備
(2) 救急医療体制の整備 26
ア　救急医療機関等の整備
イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等 27
6　交通事故被害者等に対する支援 27
(1) 交通事故相談活動の充実 27
(2) 交通遺児家庭に対する支援 28
7　研究開発及び調査研究の充実 28

第２章　踏切道における交通の安全
第１節　踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向
第２節　踏切道における交通安全の対策
Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 29
Ⅱ　踏切道の交通安全の施策の促進 29

計画の基本的考え方

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、市民生活の安全・安心を確保することが、重要な行政課題となっている。

交通安全は、人命尊重の理念及び事故がもたらす大きな社会的・経済的損失という点からも、安全で安心な市民生活を実現するために欠くことのできない要素である。そのため「交通事故のない社会」という究極の目標を目指して、交通安全対策に積極的に取り組む必要がある。

本計画は、「交通事故のない社会」という究極の目標を目指す立場から、国の「第９次交通安全基本計画」及び「第９次神奈川県交通安全計画」の基本方針に沿いながら、これに本市独自の地域的課題を検証のうえ、「人優先」の交通安全思想を基本として、交通社会を構成する「人間」及び道路等の「交通環境」という２つの要素について、市民の理解と協力のもと、陸上交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱を定め計画的に推進するものである。

このような観点から、第一に、「人間」に対する安全対策については、安全な運転を確保するための知識・技能の向上、市民の交通安全意識の高揚のための啓発や、各年代における交通マナーの向上や交通安全に関する教育などにより、交通安全思想の普及徹底に努める。

第二に、「交通環境」に関する安全対策としては、機能分担された道路網の整備や交通安全施設等の整備による交通の円滑化を図る。

これらの要素を結びつけるため、情報通信技術（ＩＴ）の活用や、総合的な調査・分析、研究開発の推進等を図るものとする。また、交通事故による被害を最小限に抑えるための迅速な救助・救急活動の充実等を図るとともに、被害者への支援対策についても充実を図るものとする。

多摩川に沿って南北に細長く位置する本市は、南部では、京浜工業地帯や東京国際空港など物流の中枢に位置しているため、社会経済活動が活発で通過交通を含めた膨大な交通量があり、事故発生の高い危険性を常時内包していることから、交通事故の状況、特性を把握し、対策を講じる必要がある。

本市における交通事故の具体的な特徴としては、

① 高齢者事故が増加し、特に歩行中の事故が増加し、全死者に占める死者率も高い
② 二輪車乗車中の死者の割合が高い
③ 自転車事故件数は横ばいだが、高い割合で推移している
④ 飲酒による悪質・危険な事故が目立つ

ことなどから、こうした点を踏まえた対策をソフト・ハードの両面から重点的に実施するとともに、その効果等を恒常的に検証していく必要がある。

そして、交通安全対策を効果的に推進していくため、行政機関や交通安全関係団体、民間企業等が緊密な連携を図り、さらに市民参加の仕組みづくり等により、市民との協

働による交通安全推進体制を構築し、それに基づいてさまざまな交通安全活動を一体的、積極的に推進していくことを、基本的な考え方として示すものである。

第１章　道路交通の安全

第１節　道路交通事故のない社会を目指して

Ⅰ　道路交通事故の推移と現状

１　交通事故の推移

本市の交通事故の推移を、まず死者数について見ると、昭和 45 年に 112 人と最多を記録したが、その後、第１次交通安全計画がスタートした昭和 46 年以降年々減少し、昭和 54 年には 40 人となり、ピーク時の約 36％の水準にまで減少した。

しかしながら、その後再び増加に転じ、昭和 58 年、昭和 63 年、平成元年、そして平成２年には 70 人を上回った。

平成 11 年以降は、概ね減少傾向が続き、平成 21 年には 21 人と、交通安全計画を策定して以来最少となるなど、平成 19 年以降は、第８次交通安全計画の抑止目標であった年間 32 人以下を４年連続して達成した。

一方、事故発生件数と負傷者数について見ると、昭和 54 年以降、ほぼ一貫して増加し、平成 12 年には、発生件数と負傷者数のいずれも本市における過去最多を記録したが、この年をピークに平成 13 年以降は平成 22 年まで 10 年連続して減少している。

これは、市区と連携した地域ボランティア等を中心とした市民総ぐるみによる交通安全への取り組みや、県警察・市内各警察署等の関係機関の尽力が、高い成果を上げているためと考えられる。

２　交通事故の現状（平成 22 年中）

平成 22 年中の本市の交通事故の現状は、交通事故発生件数年間統計で見ると、次のような特徴、傾向が顕著である。

（１）増加する高齢歩行者の死亡事故

高齢者の関係する事故件数は、1,098 件(22.6％)と前年を下回るも全事故件数のうちの高い構成率で推移している。交通事故死者数 29 人に占める高齢死者は、12 人(41.4％)と前年を４人上回っている。

特に歩行中の死者が７人であり、これは歩行中死者数全体 14 人の 50％にあたり、高い割合を占めている。

（２）高水準で推移する二輪車事故

二輪車の関係する事故件数は､昭和 54 年以降事故全体の 30％以上で推移しており、平成 22 年中は、1,672 件（34.5％)で、死者は 11 人（37.9％）と前年を５人上回り、構成率も全国平均（17.9％）に比べ、約２倍になっている。

（３）横ばい状態の自転車事故

自転車乗車中の事故件数は、平成 15 年以降は平成 23 年まで８年連続して減少しているものの、全事故に占める割合は、依然として 26%から 29%代までの高い構成率で推移しており、特に市内４区（川崎区、幸区、中原区、高津区）については、神奈川県交通安全対策協議会から自転車交通事故多発地域に指定されている。

そのような中、平成 22 年中の自転車乗車中の事故件数は 1,399 件（前年比－51 件）で、構成率 28.8%とわずかに前年を下回った。さらに、死者数も４人と前年より３人減少した。

（４）増加した飲酒運転による死亡事故

事故件数全体が減少する中、平成 22 年中は重大事故に直結する飲酒運転事故も、25 件と前年から７件減少したが、飲酒死亡事故は４件４名と前年の１件１名から大幅に増加した。

また、飲酒運転による事故のうち、死亡事故につながった率は 16%と、全事故に対する死亡事故率 0.5%の 32 倍にもなっている。

Ⅱ　交通安全計画における目標

交通安全対策における究極の目標は、「交通事故のない社会」の実現であることは疑うまでもないが、そこに至る中期的な目標として、「第８次川崎市交通安全計画」では年間の死者数 32 人以内を目標数値として掲げ、平成 19 年以降４年連続で年次目標を達成した。

よって、第８次川崎市交通安全計画期間の死者数が５年間で 143 人（年間平均 29 人）であったことから、前次５か年計画の平均死者数から 10%削減を目指した、**年間の 24 時間死者数２６人以下を目標とする。**

第２節　道路交通安全についての対策

Ⅰ　今後の道路交通安全対策を考える視点

本市では、交通事故の件数、死傷者数ともに減少傾向にあることから、これまでの交通安全対策には一定の効果があったと考えられる。そのため、従来の施策を継続しつつ、社会情勢等を勘案し、次の７つの交通安全対策を実施することとする。

①　道路交通環境の整備
②　交通安全思想の普及徹底
③　安全運転の確保
④　道路交通秩序の維持
⑤　救助・救急活動の充実
⑥　交通事故被害者等に対する支援
⑦　研究開発及び調査研究の充実

実施にあたっては、次の視点を重視して交通安全対策の推進を図る。

１　高齢者及び子どもの安全確保

本市では、高齢化の進展に伴い、高齢者が関係した事故が増加傾向にある。そのため、加齢に伴うさまざまな心身の変化など多様な高齢者の実態を踏まえた、きめ細かな交通安全対策を進める。特に、高齢者が歩行中や自転車乗用中に被害に遭うケースだけでなく、自動車運転者として加害者になるケースなど、高齢者の交通社会への関わりに応じた総合的な交通安全対策を実施する必要がある。また、高齢者の社会参加を促進するため、交通環境のバリアフリー化等を進める。

こうした高齢者の交通安全対策を進めるうえでは、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等との連携を図るなど、高齢者が居住する地域と密着した活動として取り組む必要がある。

また、少子化の進展にも配慮し、安心して子どもを育てることのできる社会を実現するためにも子どもを交通事故から守る観点から、通学路等における安全な歩行空間の整備等、交通事故防止対策に積極的に取り組み、子どもの安全・安心を確保する必要がある。

２　歩行者及び自転車の安全確保

本市における状態別死者数は近年、歩行中の交通事故死者数が二輪車乗車中、自動車乗車中の交通事故死者数を上回り、全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合が４割を超え、特に高齢者では歩行者の割合が約６割（58.3％）を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保

を図る対策を推進する。

また、自転車乗用中の死者数は近年、減少傾向にあるが、事故は年間 1,400 件前後発生しており、交通事故全体に占める割合は高い。自転車は、自動車等と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、自転車利用者について、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なこともあり、ルールやマナーに違反が目立つことから、年齢や自転車の利用目的に応じた交通安全教育等の充実を図る必要がある。また、既存の道路ストックの有効活用や、道路の拡幅・改築の機会を捉えるなど限られた道路空間の中で、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるような取組みが必要である。

3　生活道路及び幹線道路における安全確保

車道幅員 5.5 メートル未満の生活道路における交通死亡事故件数は減少傾向にあるものの、発生件数は交通事故全体の約３割を占めている状況を踏まえると、今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備等の対策を講じる必要がある。また、本来、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するため、幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進し、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を推進する。

また、依然として、交通事故死者数の多くを占める幹線道路における対策については、①事故データ等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確にし、②蓄積した効果データを活用し、事故原因に即した効果の高い対策を立案し、③対策完了後の効果を評価し，評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった「成果を上げるマネジメント」を推進し、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

4　市民との連携・協働

交通安全を地域に根ざした施策として効果的に展開するためには、市民一人ひとりの交通安全意識の高揚と、市民や団体が自主的に行っているさまざまな交通安全活動を交通安全市民総ぐるみ運動として進めることが重要である。

そのため、各年代層を対象にした体系的な交通安全教育を実施するとともに、交通安全市民総ぐるみ運動の中核組織である市交通安全対策協議会を中心とした広報・啓発活動の充実などを図り、市民自らが安全で安心な交通社会の構築へ参加できる仕組みをつくることが必要である。

同時に、交通安全計画をはじめとする、さまざまな交通安全施策の策定にあたって、幅広い市民の意向を十分反映させるとともに、交通安全関係団体の支援等を通じて、交通安全活動を市民との協働事業として展開する。本市は、市民活動が活発な地域であり、市民との連携・協働による交通安全市民総ぐるみ運動の活性化を図っていく。

Ⅱ　交通安全の施策

１　道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも県公安委員会や道路管理者等の関係機関が連携し推進してきたところであり、幹線道路等の事故多発地点対策等において一定の事故抑止効果が確認されている。

今後も、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、身近な生活道路を始めとする「人優先」の道路交通環境整備の強化を図っていく必要がある。

このため、道路交通環境の整備については、交通事故防止の観点から、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るまで適切に機能分担された道路交通網の体系的整備を進めるとともに、緊急に交通の安全を確保する必要がある道路においては、交通安全施設等の整備等により安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備にあたっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど問題が生じている箇所に対して重点的に実施し、事故の特性や発生要因を分析し、整備後には結果の評価を行い、以後の対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、事故削減を図ることとする。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常の生活、社会経済活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見を反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案にあたって地域住民等が主体的に参加できる機会を充実する。また、整備の進ちょく状況、効果等を公表する。

そのほか、道路交通の円滑化を図るため、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（ＴＤＭ*）施策を総合的に推進する。

（１）生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまでの交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備はいまだ十分とはいえず、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。このため、身近な生活道路等において、「人」の視点に立った交通安全対策を推進する。

ア　生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、県公安委員会及び道路管理者が連携して、総合的な事故抑止対策を地域住民の主体的参加の下で実施する。

道路管理者は、歩道の整備、路側帯のカラー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部にお

*TDM：Transportation Demand Management の略（道路利用者に時間、経路、交通手段や自動車の利用法の変更を促し、交通混雑の緩和を図る方法）

けるハンプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても、県公安委員会と道路管理者が連携し、車両速度の抑制、道路の形状や、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進する。

イ　通学路等の交通安全施設の整備

幼児・児童の通園、通学の安全を確保するため、通学路等の歩道等の整備を図る。

また、小学校を中心とした一定の地域をスクールゾーンに設定し、路面標示等の整備を推進するとともに、「通学路」の電柱巻付標示を整備する。

さらに、通学路上に地域交通安全員を配置し、誘導、交通整理、安全指導を行うことで登下校時の児童の安全を図る。

ウ　高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等を含めた全ての人が安全に安心して参加活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等周辺における歩道の段差・傾斜・勾配の改善等バリアフリー化による安全安心な歩行空間の整備等を推進する。

エ　無電柱化の推進

安全で快適な歩行空間の確保、都市防災機能の向上、安定したライフラインの提供・情報通信ネットワークの信頼性の向上、良好な都市景観の向上の４つの基本的な考えのもと無電柱化を推進する。また、「無電柱化に係るガイドライン」に基づき、市街地の幹線道路だけでなく、バリアフリー重点整備地区等における主要な非幹線道路も含め、面的な無電柱化を推進する。

（２）幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、「成果を上げるマネジメント」を導入し、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）に新たに取り組む。また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

ア　事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努

め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）を推進する。手順については事故の危険性が高い特定の区間を選定し、事故データにより、事故要因等を明らかにした上で、効果の高い対策を立案・実施するとともに、対策完了後は、その効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ　事故危険箇所対策等の推進

特に事故発生割合の大きい幹線道路や、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路などの「事故危険箇所」、「事故多発区間(地点)」について、県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

これらの対策箇所においては、道路標識等の高輝度化、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ　重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故等が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、同様な事故の再発防止を図る。

エ　適切に機能分担された道路網の整備

(ｱ) 安全・快適に移動できる道路環境を形成するため、生活道路や歩道空間などの安全性・快適性向上を図る幹線道路網の整備を目指す。

(ｲ) 広域的な交通量を分担させるため広域幹線道路等の整備を推進する。

(ｳ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を推進するとともに、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施する。

(ｴ) 効率的な輸送体系を確立するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進するとともに、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾等の交通拠点へのアクセス道路の整備を推進する。

オ　改築等による交通事故対策の推進

(ｱ) 歩行者及び自転車利用者等の安全を確保するため、既存道路の拡幅、小規模バイパスの建設などを推進する。

(ｲ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化等を推進する。

(ｳ) 交通混雑が著しい地区や鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を分離するとともに、歩行者空間を拡大するため、地区周辺の幹線道路、ペデスト

リアンデッキ*、交通広場等の総合的な整備を推進する。

（3）交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 20 年度から 24 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）に基づき、県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行い、計画的かつ重点的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

また、平成 25 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な交通安全施設等整備事業の推進を図るとともに、交通安全施設等の老朽化対策を推進し適切な維持管理に努める。

ア　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

人優先の考えの下、「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩行空間の確保を図る。また、自転車通行環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

イ　幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、交差点改良、交通安全施設の設置等の対策を実施する。

ウ　交通円滑化対策の推進

交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大と交通の円滑化を推進する。

エ　道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備にあたっては、道路利用者の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に、交通安全施設等の点検を行うとともに、道路利用者等が日常感じている意見について積極的に取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、交通安全は、住民の安全意識に支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携を推進するとともに、事業の進ちょく状況、効果等を公表する。

*ペデストリアンデッキ：歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路

オ　連絡会議等の活用による関係機関の連携

「神奈川県交通安全対策協議会」等を活用し、施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、関係機関が連携して的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

（４）自転車利用環境の総合的整備

ア　自転車走行空間の整備

都市交通としての自転車の役割と位置づけを明確にしつつ、安全かつ円滑に利用できるよう、自転車が走行可能な幅の広い歩道、カラー舗装による識別等により自転車走行空間を整備する。

イ　自転車駐車場の整備

「川崎市自転車等駐車場の附置等に関する条例」（平成１７年条例第１９号）に基づき、自転車等の大量の駐車需要を生じさせる施設における自転車等駐車場の設置を義務づけるとともに、「川崎市自転車等の放置防止に関する条例」（昭和６２年条例第４号）に基づき、鉄道駅周辺等における放置自転車撤去等の推進を図る。

ウ　協議会の開催による総合的かつ計画的な整備の推進

「川崎市自転車等駐車対策協議会条例」（平成６年条例第３６号）に基づき、協議会を開催し、自転車等の駐車場整備事業を総合的かつ計画的に推進する。

（５）交通需要マネジメントの推進

円滑な交通環境のため、交通管制の高度化、パークアンドライドの推進など輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント(ＴＤＭ)を推進するとともに、広報・啓発活動により、その定着化を図る。

ア　公共交通機関利用の促進

交通量の多い道路において、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感応式信号機、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の整備、パークアンドバスライド、バスロケーションシステムの導入補助等、バス利用の促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係機関が連携して推進する。

また、公共交通機関の整備を支援し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ　自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により、効率的な自動車利用を推進するため、共同輸配送の推進、輸配送ルートの見直し等による

物流の効率化等の促進を図る。

（６）災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、法面等の防災対策を推進する。

（７）総合的な駐車対策の推進

都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア　秩序ある駐車対策の推進

「川崎市違法駐車等の防止に関する条例」（平成５年条例第６号）に基づき、川崎駅東口周辺を重点地域に指定するとともに、違法駐車等防止のための広報・啓発活動を行う。

イ　駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制するため、違法駐車防止の広報啓発活動とあわせて、駐車場の整備と有効利用を推進する。

(ｱ)　自動車交通が混雑する地区等において、駐車場法に基づく駐車場整備地区の指定を継続するとともに、当該地区における計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を促進する。

(ｲ)　大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の基準の見直しを定期的に行うとともに、駐車需要に応じた民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等、重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、交通安全施設等整備事業や有料融資事業（無利子貸付制度）等を活用した公共駐車場の整備を図る。

(ｳ)　老朽化した駐車場案内システムの見直しを推進する。また、都心部への過剰な自動車流入を抑止し、交通の混雑を回避するパークアンドライドの普及のため、駐車場の整備等を推進する。

(ｴ)　路上駐車が顕在化している荷さばき車両について、物流関係者や交通管理者と連携し、実態調査を行い、共同集配や荷さばき優先時間の設定等の荷さばき対策を検討する。

(ｵ)　電気自動車等の新たな自動車の駐車対策や駐車需要をコントロールする駐車対策の実施に向けた検討を推進する。

ウ　違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

関係機関・団体との密接な連携により違法駐車の排除等に関する、広報・啓発活動を行い、地域住民の理解と協力の下に違法駐車の締め出し気運の醸成・高揚を図る。

（８）交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア　道路占用の適正化等

(ｱ)　道路占用の適正化

道路占用許可の適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化を指導する。

(ｲ)　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等について、実態を把握し、その排除に努める。

(ｳ)　道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事について、事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

イ　子どもの遊び場等の確保

子どもの交通事故の防止のため、子どもの遊び場としての「住区基幹公園」、「都市基幹公園」等の整備を推進する。

また、「こども文化センター」を子どもの居場所として利用しやすいように環境整備を行うとともに、学校施設を活用した「わくわくプラザ」について、利用する児童が様々な遊びや文化・スポーツを通じ、仲間づくりを促進できるよう運営する。

さらに、公立の小学校、中学校の校庭・体育館等の開放の促進を図る。

ウ　道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路構造の保全と交通の危険を防止するため、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限、及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限を行う。

２　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、地域の安全に貢献できる社会性を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けさせるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる交通安全教育を通して、市民一人ひとりが交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう、意識の改革を促すことが重要である。

また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、関係機関・団体相互の連携を強化し、家庭、学校、職場、地域等において交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から高齢者に至るまで､心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の効果的な推進を図る。

特に小学生、中学生、高校生に対しては、「生命尊重」、「遵法」、「思いやり」の精神を基盤とした態度・行動が取れるように教育するとともに、交通事故に遭わない、起こさないための「みんなの交通安全教育推進運動『スタートかながわ』」を活発化させることにより、段階的な交通安全教育を体系的に行う。

また、高齢社会が進展する中で、高齢者の行動特性に配慮した交通安全教育を強力に推進し、高齢者の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しては、高齢者の特性を理解した上でその行動に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

幼児に対する教育は、人間形成の基礎を培うための重要な役割を担うことから、幼稚園・保育所等の関係機関・団体はもとより本来、地域社会が有する教育環境、いわゆる地域のもつ教育力を活用した施策を推進する。

また、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する教育を強化する。

交通安全教育・普及啓発活動にあたっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、自治体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭が互いに連携をとり、地域ぐるみの活動として推進する。

また、高齢者を中心に、三世代による世代間交流の促進等に努め、効果的な交通安全教育・普及啓発活動の推進を図る。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を検証・評価することにより、効果的な実施に努める。

（１）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア　幼児に対する交通安全教育

(ｱ)　心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において交通安全に必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

(ｲ)　保護者をはじめ地域住民は交通安全の「ひとこえ」を幼児にかけるなど、地域の教育力を活かした安全教育が行われる環境づくりを交通安全市民総ぐるみ運動の一環として推進する。

幼稚園・保育所等においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を継続的に行う。これらを効果的に実施するため、指導する人材の資質向上及び教材・教具の整備を行う。

児童館等においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。

(ｳ) 関係機関・団体は、幼稚園・保育所等における交通安全教育の支援とともに、保護者を対象とした交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導等を促進する。

イ 小学生に対する交通安全教育

(ｱ) 発達段階や地域の実情に応じて、歩行者や自転車の利用者として必要な知識と技能を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

(ｲ) 小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携し、教科や学級活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールやマナー、道路標識等について交通安全教育を実施する。

交通安全教育を計画的に実施し効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等を実施する。

(ｳ) 関係機関・団体は、小学校における交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

また、スクールガード・リーダーによる定期的な学校への巡回指導と学校安全ボランティアの育成や、地域交通安全員による登下校時の児童の誘導、交通整理、安全指導を実施する。

ウ 中学生に対する交通安全教育

(ｱ) 日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な知識と技能を習得させるとともに、道路を通行する場合は思いやりをもって、自己の安全だけでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような交通事故防止の意識啓発を行う。

(ｲ) 中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力し、教科や学級活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、道路標識、交通事故の原因、応急手当等について交通安全教育を実施する。

交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施する。

(ｳ) 関係機関・団体は、中学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

(ｴ) 交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレート」の実施を推進する。

エ 高校生に対する交通安全教育

(ｱ) 日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車利用者、二輪車運転者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど、責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。また、交通ルールとマナーの重要性と事故の責任の重さを訴え、被害者にも加害者にもならないような意識啓発を行う。

(ｲ) 高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科、ホームルーム活動、学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、交通事故の実態と原因、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

交通安全教育を計画的に実践し、効果的なものとするため、指導用参考資料等の配布とともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺蘇生法も含めた研修会等を実施する。

(ｳ) 関係機関・団体は、高等学校における交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流により、高校生の果たすべき役割を考えさせ、地域の交通安全活動への積極的な参加を促す。

(ｴ) 交通事故を視覚的に体験することにより、交通安全意識の高揚を図るため、スタントマンによる事故実演方式の交通安全教室「スケアード・ストレート」の実施を推進する。

オ 成人に対する交通安全教育

(ｱ) 自動車等の安全運転確保の観点から、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

(ｲ) 県公安委員会が行う各種講習をはじめ、自動車教習所等が受講者の特性に応

じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育等を中心として行う。

(ｳ) 自動車等の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向け研修会等へ積極的に参加させ、事業所における安全管理を徹底し、事故防止のための活動等を促進する。

(ｴ) 社会人を対象とした学級・講座などにおいて飲酒運転の根絶を含めた交通安全教育の促進など、市民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

(ｵ) 大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車等の利用実態に応じて、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育

(ｱ) 高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目的とする。

(ｲ) 高齢者自身への教育とともに、高齢者を取り巻く市民へ高齢者の行動特性等への理解を推進する教育を実施する。

(ｳ) 高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、交通安全シルバーリーダー等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するとともに、教材教具等の開発等指導体制の充実に努める。

(ｴ) 関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等、多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。

特に、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者を対象に、家庭訪問による個別指導や、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるよう努める。

(ｵ) 電動車いすを利用する高齢者に対しては、製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

(ｶ) 地域における高齢者の安全教育の普及のため、交通安全シルバーリーダーを対象とした安全運転教育や、交通安全母の会等地域団体による活動の活性化、高齢者を中心に、三世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流教育の促進に努める。

キ 障害者に対する交通安全教育

障害者に対して、交通安全に必要な知識及び技能の習得のため、地域における

福祉施設、福祉活動の場の利用などにより、障害の程度に応じた、きめ細かい交通安全教育を推進する。交通安全教育の実施にあたっては、必要に応じて手話通訳者等の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

また、介護者、交通ボランティア等を対象とした講習会等を開催する。

ク　外国人に対する交通安全教育

市内に居住、または市内で活動する外国人に対し、我が国の交通ルール・マナーに関する知識の普及及び市内の交通事情等に関する理解を深めることを目的とした交通安全教育を推進するとともに、外国人向け教材の充実を視野に入れ、効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の交通安全講習会等への参加を促進する。

（２）効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成、教材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア　交通安全市民総ぐるみ運動の推進

市民一人ひとりに広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民総ぐるみ運動として、市や関係機関・団体を始め、市交通安全対策協議会の構成機関・団体等が相互に連携して、交通安全運動を組織的かつ継続的に展開する。

(ｱ)　交通安全運動の重点としては、高齢者や子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間、薄暮時における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進、違法駐車の追放、暴走族の追放、飲酒運転の根絶等、市内の交通情勢に即した事項を設定する。

(ｲ) 市内全域での事故の特徴に即した「交通安全ひとこえ運動」などの年間運動を展開するとともに、春・秋の全国交通安全運動をはじめ夏・年末等各季にお

ける運動を強力に推進する。

また、効果的な運動を実施するため、地区の実態に応じた運動の重点を定め、実施に努めるとともに、地域に密着したきめ細かい活動を行う民間団体や交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通安全活動を推進する。

(ｳ) 交通安全運動の推進にあたっては、運動の趣旨、実施期間、運動の重点、実施計画等について広く市民に周知し、その積極的な参加と協力のもと、市民総ぐるみの運動として展開されるよう、推進体制の一層の強化を図る。

また、運動の効果を検証し、今後の運動がより効果的な運動となるよう配意する。

イ　高齢者事故防止運動の推進

高齢運転者の増加や、高齢者の社会参加の機会増大・活発化により、高齢者が関わる事故が増加することが懸念される。

このため、高齢者交通事故防止運動を毎月 15 日の「高齢者交通安全の日」を中心に啓発するとともに、春・夏・秋・年末の各季の運動における重点項目に位置づけ、年間を通じた市民総ぐるみの運動として推進する。

高齢者に対しては、加齢による身体特性の変化についての自覚を促すとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの向上を促進するため、あらゆる機会をとらえた積極的な広報・啓発活動を展開する。特に、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。

また、各世代における交通安全教育の中で高齢者の行動特性の理解や、高齢者交通安全マークの積極的な普及・啓発を促進するとともに、「交通安全ひとこえ運動」を展開する。

さらに、高齢運転者による事故を防止するため、高齢運転者標識を普及させるとともに、この標識を付けた自動車への保護意識を高めるように努め、関係団体による多様な機会を活用した普及・啓発を促進する。

家庭や地域、関係機関・団体等が一体となって、高齢者交通事故防止運動を推進する。

ウ　自転車の安全利用の推進

自転車の利用にあたっては、自転車が本来車両（軽車両）であることや、道路を通行する場合の車両としてのルール、交通マナーの実践について理解させ自転車利用のマナーアップを市民総ぐるみ運動として推進する。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等の自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時等におけるルールについての周知・徹底を図るとともに、自転車の実技指導を強化する。

また、関係機関・団体と連携して、危険予知・予測能力を高める「自転車シミ

ュレーター」を活用した交通安全教育を推進する。

また、自転車の加害事故への認識と対歩行者事故における危険性等について理解させ、定期的な点検整備の必要性を啓発、普及するとともに、点検整備の確保及び自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全整備制度の拡充を図り、あわせて付帯保険により被害者の救済を目的とするＴＳマーク*の普及に努める。

さらに、薄暮時からの自転車の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進するとともに、幼児が同乗中の自転車の転倒危険性について広報啓発を推進し、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を促進する。

エ　二輪車事故防止運動の推進

本市では、二輪車事故の割合が高いことを踏まえ、二輪車の安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。安全運転に必要な知識及び技能を身につけた上で、交通ルールを遵守し、安全運転を実践できる運転者を育成する。また、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させる教育を行う。

そのため、関係機関・団体等が連携し、二輪車事故防止、ヘルメット・プロテクターの正しい着用等の広報啓発活動を推進するとともに、二輪車交通安全教室を充実させるほか、危険予知・予測能力を高める「ライディング・シミュレーター」を活用した交通安全教育を展開し、二輪車の事故防止を図る。

オ　飲酒運転根絶運動の推進

重大事故をもたらす飲酒運転の根絶に向け、関係機関・団体等が一体となり、飲酒運転根絶運動を展開し、飲酒運転を許さない社会認識を徹底することにより、飲酒運転による事故の防止を図る。特に、飲酒事故の悲惨さを訴える活動を周知し、飲酒に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う等、広報啓発活動を強化するとともに、ハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、「飲酒運転をしない、させない」環境づくりを推進する。

カ　全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法についての理解を深め、全ての座席における着用の推進を図るため、関係機関・団体等による連携の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開するとともに、シートベルトコンビンサー等を活用した参加・体験型の交通安全教育を実施するなど、家庭、学校、職場、地域等が一体となったシートベルトの着用推進運動を行う。

---

*ＴＳマーク：自動車安全整備店の自転車安全整備士が点検整備し、道路交通法に規定する普通自転車であることを確認して貼付するマーク。傷害保険及び賠償責任保険が附帯されている。

キ　チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園・保育園、病院等と連携し、保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、母親学級や乳幼児健診などでチャイルドシートの正しい使用の指導を推進するとともに、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりのため、製品の安全性に関する情報の提供や取扱説明書の作成等、チャイルドシートや自動車のメーカーによる取組を促進するとともに、販売店における利用者への正しい着用の指導・助言を促進する。

ク　反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進する。また、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の普及を推進する。反射材の普及は、全年齢層を対象とし、衣服や靴等の生活用品への組み込みを推奨するとともに、反射材の効果についての情報提供に努める。また、反射材のファッションショー等による啓発活動を推進するとともに、特に高齢者に対する反射材の啓発活動を強化する。

ケ　効果的な広報の実施

テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で効果的な方法により重点的かつ集中的に実施し、実効性の高い広報を行う。

(ｱ)　高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車の排除等を図るため、関係機関・団体等と一体となった広範なキャンペーンを積極的に行い、きめ細かい広報の充実に努める。

(ｲ)　交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、公的機関、学校、町内会等を通じた広報等によりきめ細かな広報の充実に努める。

(ｳ)　新聞、ラジオ、テレビ等の報道機関の理解と協力を求め、交通安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、各季における交通安全運動等の広報を展開する。

(ｴ)　情報社会が急速に進展する中で、インターネットなどＩＴ関連の広報媒体を活用した交通安全情報を提供する。

コ　その他の普及啓発活動の推進

(ｱ)　市民が、それぞれの立場において交通安全を心がけ、交通事故を防止するため、県民交通安全の日や高齢者交通安全の日を中心に、関係機関・団体等が連携して広報・啓発活動を展開する。

(ｲ)　薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の事故の危険性等を広く周知するとともに、高齢歩行者等への視認性の高い服装の着用の推進、薄暮時における自動車の前照灯の早期点灯等の普及啓発を行う。

(ｳ)　市民への交通事故防止に関する意識啓発を図るため、インターネット等を通じて事故データ等交通安全に関する情報の提供に努める。

（４）交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全団体等の主体的な活動を促進するため、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助や交通安全情報の提供等の主体的な活動の充実のための指導を強化し、その主体的な活動を支援する。

ア　自家用自動車関係団体の育成指導

神奈川県安全運転管理者連合会川崎支部、各地区安全運転管理者会、各地区青少年交通安全連絡協議会等を通じ、事業所に対する計画的な安全指導を行い、マイカーを含めた事故防止活動の推進を図る。

イ　事業用自動車関係団体の指導支援

神奈川県トラック協会川崎支部、神奈川県タクシー協会川崎支部等に対し、安全運転管理に関する指導を強化し、運行管理者を中心とした事業所ぐるみの交通事故防止活動が効果的に行われるよう支援する。

ウ　地域交通安全推進団体の指導支援

川崎市交通安全協会、各地区交通安全協会、川崎市交通安全母の会連合会各区・地区交通安全母の会等に対し、組織の活性化による自主的活動の推進を図り、交通安全教育や広報等の活動が活発に行われるよう支援する。

エ　各種団体等の交通安全活動の支援

自動車製造・販売団体、ユーザー団体等に対し、交通安全教育、広報活動等、それぞれの立場における交通安全のための諸活動が積極的に行われるよう、あらゆる機会を活用した支援を行う。

オ　関係機関、団体等が一体となった交通安全活動推進体制の強化

交通安全対策に関する行政・民間団体間の定期的な連絡協議の場を通じ、交通安全に関する各種情報交換・提供体制の整備を図り、さらに、関係機関・団体等が一体となった交通安全活動推進体制を強化し、交通安全に関する市民総ぐるみの活動の展開を図る。

（５）住民の参加・協働の推進

交通安全は、市民意識に支えられていることから、市民が交通安全に関する自らの

意識改革を進めることが重要である。

交通安全思想を普及し、安全な地域社会の形成を図るため、行政、交通安全団体、民間企業等と市民が連携し、交通安全総点検等地域の実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

3　安全運転の確保

安全運転の確保には、運転者の能力や資質の向上が必要であるため、運転者教育等の充実に努める。

また、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、自主的な安全管理対策の推進及び自動車運送事業者等の行う運行管理の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等に努める。

（1）交通労働災害の防止等

ア　交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底により、事業場における適正な管理体制の確立、運転者教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

イ　運転者の適正な労働条件の確保

自動車運転者の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための指導・啓発を実施する。

(2) 道路交通に関する情報の充実

危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物輸送時の事故による災害を未然に防止するとともに、災害発生時の被害軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物輸送事業者への指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理を行うため、危険物災害等情報支援システム*の充実を図る。

（3）エコドライブ等の推進

地球温暖化や大気汚染などの環境問題に対する関心が高まる中、アイドリングストップや急発進、急加速をしないなど環境に配慮した運転方法であるエコドライブは、自動車排出ガスの削減や二酸化炭素の排出抑制、さらには、安全運転の実現につながることが期待されることから、自動車運送事業者、自動車ユーザーそれぞれの立場で、エコドライブを実践し、環境負荷の低減に努める。

---

* 危険物災害等情報支援システム：災害現場で消防隊が必要とする危険物等の情報等を効果的に提供するシステム

なお、自動車運送事業者に対しては、低公害車の導入、エコドライブの実施、自動車点検・整備等の実施により環境保全と経営向上の両立を目指す取組を推進する。

あらゆる機会において、エコドライブの実施を呼びかけ、環境保全意識の高揚を図る。

また、走行時にＣO2 を排出しない電気自動車(ＥＶ)について、EV 用充電インフラの整備を進めることで、ＥＶドライバーの電池切れへの不安を解消し、安心してＥＶを運転できる環境を整備する。

4　道路交通秩序の維持

暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体、市民が連携し、交通安全市民運動の一環として暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進する。

（1）暴走族対策の強化

ア　神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例及び基本指針の普及啓発

「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する条例」（平成 15 年県条例第 73 号）及び「神奈川県暴走族等の追放の促進に関する基本方針」に基づき、凶悪化する暴走族による各種不法事案の未然防止、交通秩序の確保とともに、青少年の健全な育成に資する施策を関係機関・団体が連携して推進する。

イ　暴走族追放気運の高揚及び学校等における青少年の指導の充実

関係機関・団体等と連携し、街頭キャンペーンや各種会合を通じて、地域における暴走族追放気運の高揚を図る。

また、暴走族に加入する恐れのある年齢層の中・高校生を対象に自転車の安全教育と併せて暴走族への加入防止を目的とした交通安全教育等を積極的に推進する。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を活用し、暴走族への加入防止、暴走族からの離脱等の指導支援を徹底する。

ウ　暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族のい集場所として利用されやすい施設等の夜間封鎖、い集・暴走を困難にするための交通環境づくりを施設管理者、道路管理者等と連携して推進するとともに、暴走族に対する不売等の協力要請等について、事業者との連携体制を確立する。

エ　車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、広報活動を推進するほか、企業、関係団体に対する指導及び不正改造企業に対する指導を積極的に行う。

5　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、被害を最小限にとどめるため、救急医療機関、消防機関等の関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保し、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

特に、負傷者の救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上における救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

（１）救助・救急体制の整備

ア　救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救急活動の増大及び事故内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を図る。

イ　救助・集団救急事故体制の整備

大規模な交通事故等、多数の負傷者が発生する事故に対処するため、緊急連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

ウ　心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当により、救命効果の向上が図られることから、心肺蘇生法、自動体外式除細動器（ＡＥＤ*）の使用などの応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法に関する基準等による応急手当の知識・実技の普及を図り、応急手当指導者の養成を行うほか、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全指導に携わる者や、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を促進する。

さらに、学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

---

* AED：Automated External Defibrillator

エ　救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、市内の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるよう、その養成を図る。

また、救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進するとともに、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ　救助・救急用資機材の整備の促進

救助工作車や救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進する。

また、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

カ　消防ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、迅速な事故状況の把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、ドクターヘリとの相互補完体制を含めて、救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ　救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応するため、教育訓練を充実し、救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図る。

ク　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社が自主救急として処理する一方、沿線市町村等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、協力して適切かつ効率的な救急業務体制を整備する。

このため、関係市町村・警察等と高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等における救急業務実施体制の整備を促進する。

さらに、高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

（２）救急医療体制の整備

ア　救急医療機関等の整備

救急患者に対し初期治療や比較的軽易な治療を行う初期救急医療（休日夜間急患診療所等）、手術や入院加療を要する救急患者に対応する二次救急医療（病院

群輪番制等）及び重篤な救急患者を対象に高度・専門的な医療を行う三次救急医療（救命救急センター等）の整備を進める。

また、救急医療体制の円滑化を図るため、救急医療情報システムを活用する。

イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療担当医師については、救急医療に関する教育・研修の充実に努め、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図るとともに、看護師についても、救急医療に関する教育の充実に努める。

また、地域における救急蘇生法等を普及するため、保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象とした救急蘇生法指導者講習会を実施する。

（3）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を推進する。

6　交通事故被害者等に対する支援

交通事故被害者及びその家族又は遺族（以下「交通事故被害者等」という。）は、交通事故によりかけがえのない生命を絶たれたり、肉体的、精神的及び経済的に大きな打撃を受けている。

このため、交通事故被害者等に対する支援の重要性にかんがみ、交通安全対策基本法及び犯罪被害者等基本法等に基づき、被害者等支援のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

また、交通事故被害者等は、交通事故に係る損害賠償などの知識、情報が乏しいことが多いことから、交通事故に関する相談を受ける機会を充実する。

（1）交通事故相談活動の充実

交通事故相談所を開設し、事故当事者となった市民に対し、専門の相談員や弁護士が損害賠償等の相談に応じ、適切な指導・助言を行う。

また、事故相談体制等の充実を図るため、関係機関・団体等との連携を密にして、交通事故相談窓口の円滑かつ適切な運営を図る。

さらに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、交通事故相談員研修会等を通

じて相談員の資質の向上を図り、常に相談者からのニーズに対応できる相談体制の充実を図る。

交通事故相談窓口等の周知にあたっては、広報誌、市ホームページ等を積極的に活用し、交通事故被害者等に対し広く相談の機会を提供する。

（２）交通遺児家庭に対する支援

「川崎市災害遺児福祉手当支給条例（昭和４４年条例第１１号)」に基づき、災害により１８歳未満の児童の父又は母等が死亡し、又は身体に重度の障害を有することとなった場合、児童を扶養している保護者等に手当を支給し児童の福祉の増進を図る。

「川崎市災害遺児等援護事業実施要綱」に基づき、災害により児童と同一生計を営む父又は母等が死亡したとき、災害遺児及びその家族の福祉の増進を図ることを目的とし、小学校、中学校入学祝金等及び中学卒業祝金の支給を行う。

また、市内に居住する者が交通事故により死亡したときに、「川崎市災害見舞金及び弔慰金の贈呈に関する条例（昭和４０年条例第３２号)」に基づき、死亡者の遺族に対して弔慰金を贈呈する。

７　研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年多様化、複雑化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでは難しくなりつつあり、有効かつ適切な交通対策のために、その基礎となる研究開発の推進を図ることが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等、客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を次の対策などにフィードバックする必要がある。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

第２章　踏切道における交通の安全

第１節　踏切事故の現状と交通安全対策の今後の方向

踏切事故は、死傷者を生じるだけでなく鉄道運行にも重大な支障をもたらすものであり、また、改良すべき踏切道がなお残されている。こうした現状にかんがみ、引き続き、踏切事故防止総合対策を積極的に推進する。

第２節　踏切道における交通安全の対策

Ⅰ　今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策については、立体交差化、構造改良等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進する。

Ⅱ　踏切道の交通安全の施策の促進

踏切通行時の安全を確保するため、継続的に踏切の状況等の把握に努めるとともに、鉄道事業者と連携を図りながら、必要な安全対策の検討を行う。

（１）　踏切遮断により交通渋滞が生じている「開かずの踏切」等、遮断時間が長い地区で、特に幹線道路や通学路に指定されている踏切等で踏切事故の危険性が高い地区について、立体交差化により踏切道の除却を促進し、抜本的な交通安全対策を図る。

（２）　ＪＲ南武線武蔵溝ノ口駅以北の片側改札口の５駅（稲田堤、中野島、宿河原、久地、津田山）について、駅に隣接する踏切を横断しなくても線路反対側の地域や駅改札口にアクセスできるように、南武線駅アクセス向上方策案に基づき、橋上駅舎化やエレベーター付き跨線橋の整備に向けた取組みを推進する。

（３）　立体交差化などには時間がかかることや、事業対象外の踏切にも遮断時間が長い踏切や交通量が多い踏切、通学路など安全対策を実施すべき踏切が多くあることから、効果の早期発現を図るための「速効対策」を推進する。

以上の構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を推進する。